

(19)



Europäisches Patentamt

European Patent Office

Office européen des brevets



(11)

EP 0 779 204 A1

(12)

EUROPÄISCHE PATENTANMELDUNG

(43) Veröffentlichungstag:
18.06.1997 Patentblatt 1997/25

(51) Int. Cl.⁶: **B62D 65/00**, **B62D 3/12**,
B60T 17/04, **B60T 8/00**,
B62D 5/06

(21) Anmeldenummer: **96119781.1**

(22) Anmeldetag: **10.12.1996**

(84) Benannte Vertragsstaaten:
DE ES FR GB

(71) Anmelder: **Volkswagen Aktiengesellschaft**
38436 Wolfsburg (DE)

(30) Priorität: **11.12.1995 DE 19546120**

(72) Erfinder: **Dau, Wolfram**
38444 Wolfsburg (DE)

(54) Hilfsrahmen mit einem Leichtmetall-Gussgehäuse einer Zahnstangenlenkung

(57) Ein Hilfsrahmen (4) mit einem Leichtmetall-Gußgehäuse einer Zahnstangenlenkung und an diesem angeordneten, konsolartigen seitlichen Befestigungsarmen (10) mit Lagern zur lösbaren Anordnung an einem Fahrzeugaufbau und Halterungsarmen (8) mit Lagern zur schwenkbaren Anlenkung von Radführungslenkern Anordnungsmodul für weitere Aggregateteile

wie Bremsleitungen (13), ABS-Gerät (17) und Pumpenaggregat (18) einer Servolenkung und weist definierte Anschlußstellen der Aggregate und/oder Aggregateteile auf, durch die der Hilfsrahmen (4) zugleich als Montage- und Anordnungsmodul ausgebildet ist.

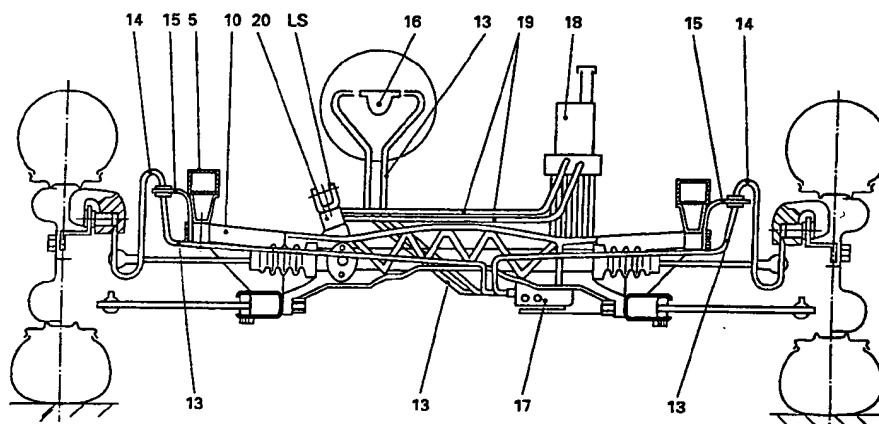


FIG 7

Beschreibung

Die Erfindung betrifft einen Hilfsrahmen mit einem Leichtmetall-Gußgehäuse einer Zahnstangenlenkung nach dem Oberbegriff des Anspruchs 1 für Kraftfahrzeuge.

Hilfsrahmen an Kraftfahrzeugen sind bekannt. Es ist auch bekannt, das Leichtmetall-Gußgehäuse einer Zahnstangenlenkung mit einem Hilfsrahmen zu verbinden. Überdies ist es aus der WO 90/05083 bekannt, das Leichtmetall-Gußgehäuse und den Hilfsrahmen als einstückige Baueinheit aus Leichtmetallguß auszubilden, indem das Leichtmetall-Gußgehäuse durch entlang seinem Umfang und seiner Länge angegossene rippen-, steg- und/oder gurtartige Versteifungen verstärkt und durch konsolartige seitliche Angüsse mit Lagern zur schwenkbaren Anlenkung von Radführungslenkern, insbesondere dreieckförmigen Quer- und Schräglenkern, sowie mit Lagern zur lösbaren Befestigung, insbesondere Anschraubung der Baueinheit am Fahrzeugaufbau, versehen ist. Die Versteifung in der Längsausdehnung des Zahnstangengehäuses kann dabei T-, U- oder doppel-T-förmig ausgebildet sein und bis in die seitlich abgespreizten konsolartigen Angüsse hineinreichen.

Die US 5082077 hat eine Zahnstangenlenkung mit einem Gehäuse zur Anordnung an einem Rahmen oder am Fahrzeugaufbau mit einem Gehäuse zum Gegenstand, an dem Radaufhängungselemente gelenkig angeordnet und austauschbar sind.

Des weiteren sind aus der DE 4243267 A1 und der DE 4306954 A1 Zahnstangenlenkungen bekannt geworden, bei denen in derem Gußgehäuse eine Servolenkung integriert ist, was zu einer kompakten Bauweise beiträgt. Bekannt ist aus der EP 0343549 A2 ein Lenkgetriebe für Kraftfahrzeuge mit einem Lenkspindelgehäuse, an dem ein Lenkschubstangengehäuse angeordnet ist und die beiden Gehäuse als kompakte Einheit und zum Zwecke des Leichtbaus und einer rationellen Fertigung einstückig ausgebildet und aus Kunststoff gefertigt sind. An dem Lenkschubstangengehäuse sind Anschlagflächen und Rippen angeformt.

Ferner sei noch die DE-OS 2253332 erwähnt, die die Anordnung eines Lenkgetriebes, vorzugsweise eines Zahnstangenlenkgetriebes an der Spritzwand im Motorraum eines Kraftfahrzeugs zum Gegenstand hat, bei dem das Lenkgetriebegehäuse zum Zwecke einer Raumersparnis und einer schalldämmenden Anordnung mit einem das Lenkritzeln umfassenden Dichtungsflansch an der Spritzwand befestigt ist und in dem im Bereich des Lenkritzels ein Widerlager für den Führungsmantel des Kupplungsseiles integriert ist.

Obwohl die Lösungen, insbesondere die eingangs beschriebene, Beiträge in Richtung einer kompakteren Bauweise und zur Raumersparnis und Kosteneinsparung darstellen, bleiben hinsichtlich dieser Aspekte Wünsche offen.

Es ist deshalb Aufgabe der Erfindung, einen Hilfsrahmen mit einem Leichtmetall-Gußgehäuse einer

Zahnstangenlenkung nach dem Oberbegriff des Anspruchs 1 zu schaffen, die eine bessere Raumaussnutzung des Motorraumes, Kosten- und Gewichtseinsparungen und auch eine Qualitätserhöhung ermöglicht.

Diese Aufgabe wird bei einem Hilfsrahmen nach dem Oberbegriff des Anspruchs 1 durch dessen kennzeichnende Merkmale gelöst. Danach ist der Hilfsrahmen, der aus einem Leichtmetall-Gußgehäuse einer Zahnstangenlenkung und an diesem angeordneten Befestigungsarmen mit Lagern zur lösbaren Anordnung an einem Fahrzeugaufbau und mit Halterungsarmen mit Lagern zur schwenkbaren Anlenkung von Radführungslenkern gebildet ist, Anordnungsmodul für weitere Aggregate und/oder Aggregateteile und zugleich Montagemodul mit definierten Anschlußstellen der an diesem angeordneten Aggregate. Dadurch ergibt sich der besondere Vorteil, daß die vorgesehenen Anordnungen einheitlich definiert vormontiert werden können, was zwar hinsichtlich der Fertigung des Hilfsrahmens mit mehr Aufwand, jedoch bei der Fahrzeugfertigung insgesamt mit erheblichen Fertigungseinsparungen, insbesondere Kosteneinsparungen verbunden ist. Darüber hinaus ergibt sich eine bessere Motorraumnutzung, indem Aggregate und/oder Aggregateteile in dem bisher schlechter genutzten unteren Motorraumbereich angeordnet werden können und die Packungsdichte im oberen Motorraumbereich verringert werden kann, was nicht zuletzt die Servicefreundlichkeit erhöht. Überdies trägt eine derartig kompakte Bauweise zur Qualitätssteigerung bei.

Die Maßnahme nach Anspruch 2 hat den Vorteil, daß die Bremsdruckleitungen nicht mehr durch die Seitenwand geführt zu werden brauchen und daß die Bremsdruckschläuche vormontierbar sind.

Dabei können nach Anspruch 3 die bremszylinderseitigen Anschlüsse der Bremsdruckleitungen so angeordnet werden, daß bei montiertem Hilfsrahmen eine vorbestimmte Montageposition gegeben ist, aus der durch einfaches Andrücken der Leitungen von Hand an den Hauptbremszylinder die Befestigungsposition herstellbar ist, was die Montage vereinfacht, und daß das radseitige Ende an einem Halterungselement am jeweiligen Befestigungsorgan fixiert ist und eine definierte Anschlußstelle für einen dort vormontierbaren Bremsdruckschlauch ist.

Der Hilfsrahmen kann Anordnungsmodul für ein ABS-Gerät und der mit diesem verbundenen Bremsdruckleitungen sein, wobei letztere vorteilhaft den vorstehend genannten Maßnahmen des Anspruchs 3 entsprechen können. Das ABS-Gerät kann an beliebiger Stelle am Leichtmetall-Gußgehäuse der Zahnstangenlenkung angeordnet sein. Im Hinblick auf eine Qualitäts- und Stabilitätsverbesserung und Fertigungs-rationalisierung kann das ABS-Gerät-Gehäuse einstückig mit dem Leichtmetall-Gußgehäuse verbunden sein. Diese Maßnahme ist überdies mit Gewichts- und Kosteneinsparungen verbunden.

Der Hilfsrahmen kann Anordnungsmodul für die

Antriebssteile einer Servolenkung sein, wobei es insbesondere vorteilhaft ist, das Pumpengehäuse einer elektro-hydraulischen oder das Antriebsgehäuse einer elektro-mechanischen Servolenkung einstückig mit dem Leichtmetall-Gußgehäuse des Hilfsrahmens zu verbinden. Auch dadurch ergeben sich Gewichts- und Kosteneinsparungen. Das Leichtmetall-Gußgehäuse kann zum Zwecke der Stabilitätssteigerung in seiner Längsrichtung, also in Richtung der Zahnstange versteift sein. Vorteilhaft ist eine Versteifung mit U-förmigen Profilquerschnitt, weil bei diesen der Schubmittelpunkt außerhalb des Profilquerschnitts liegt und damit eine größere Querversteifung zwischen Querlenkeranlenkstellen gegeben ist, die gegenüberliegend an den am Leichtmetall-Gußgehäuse angeordneten Halterungsarmen ausgebildet sind. Schließlich können die Halterungs- und Befestigungsarme nach Anspruch 9 aus einem gegenüber dem Leichtmetall-Gußgehäuse unterschiedlichen Material gefertigt sein, um eine bewußt unterschiedliche Duktilität zu erzielen. Der Leichtmetallgehäuse-Teil des Hilfsrahmens mit dem Lenkgetriebe und den gegebenenfalls integrierten Aggregaten braucht nicht so duktil wie die Halterungs- und Befestigungsarme zu sein und wird gußtechnisch einfacher. Damit können diese auch als Blechkonstruktion ausgeführt sein.

Insgesamt ist ein Montagemodul geschaffen, das nicht allein Träger für viele Komponenten sein kann, sondern bei dem diese Komponenten definiert fixierbar sind, und das vor der Montage in relativ einfacher Weise geprüft werden kann.

Die Erfindung wird nachstehend anhand von Ausführungsbeispielen erläutert. In den zugehörigen Zeichnungen zeigen:

- Fig. 1: einen erfindungsgemäßen Hilfsrahmen mit U-profil-förmiger Versteifung des Leichtmetall-Gußgehäuses und angeschraubten Halterungsarmen für die Querlenker in Vorderansicht,
- Fig. 2: einen Profilschnitt II-II durch das Leichtmetall-Gußgehäuse,
- Fig. 3: eine Draufsicht auf den Hilfsrahmen,
- Fig. 4: einen erfindungsgemäßen Hilfsrahmen mit Bremsdruckleitungen und -schläuchen in Vorderansicht,
- Fig. 5: einen erfindungsgemäßen Hilfsrahmen mit Bremsdruckleitungen und ABS-Gerät in Vorderansicht,
- Fig. 6: diesen Hilfsrahmen in Draufsicht,
- Fig. 7: einen erfindungsgemäßen Hilfsrahmen mit Bremsdruckleitungen, ABS-Gerät und Servolenkung in Vorderansicht und

Fig. 8: diesen Hilfsrahmen in Draufsicht.

Die Zeichnungen zeigen die Aufhängung lenkbarer Räder eines (nicht dargestellten) Kraftfahrzeuges, wobei nur die für das Verständnis der Erfindung notwendigen Einzelheiten der Radaufhängung dargestellt sind.

Fig. 1 zeigt über Spurstangen 1 einer Zahnstangenlenkung lenkbare Räder 2 des Kraftfahrzeuges, die jeweils über einen unteren dreieckförmigen Querlenker 3 schwenkbar an einem Hilfsrahmen 4 angelenkt sind, der am nur angedeuteten Fahrzeugaufbau 5 lösbar angeschraubt ist. Weitere notwendige Radführungsglieder, wie ein oberer Querlenker oder ein radführendes Federbein, sowie der Radträger (Achsschenkel) selbst sind wegen der besseren Übersicht nicht dargestellt.

Der Hilfsrahmen 4 weist ein Aluminium-Druckguß-Gehäuse 6 mit einem Eingang für die Lenksäule LS auf, das eine U-profilförmige Versteifung 7 in Gehäuse-längsrichtung und schräg zu dieser angeordnete rippenartige Versteifungen 8 aufweist. An den Stirnseiten des Gehäuses 6 sind Ansätze 6a angeformt, an denen Halterungsarme 8 mit Lagern 9 und 9a zur schwenkbaren Anlenkung von Querlenkern 3 und Befestigungsarme 10 mit Lagern 11 zur lösbaren Anordnung des Hilfsrahmens 4 am Fahrzeugaufbau 5 angeschraubt sind, wobei das Lager 9a in bekannter Weise so ausgebildet ist, daß es sowohl zur Befestigung des Hilfsrahmens 4 am Fahrzeugaufbau 5 als auch zur Anlenkung des Querlenkers 3 dient.

Fig. 2 zeigt einen Profilschnitt II-II durch das Aluminium-Druckguß-Gehäuse 6 mit angedeutetem, außerhalb des Profilquerschnitts liegendem Schubmittelpunkt S. Das Gehäuse 6 ist in die U-profilförmige Versteifung 7 eingebettet, die die schräg zu dieser angeordneten Versteifungen 8 aufweist.

Die Versteifung 7 ist in Fahrzeugquerrichtung brückenartig in der Weise gewölbt ausgebildet (Fig. 1), daß sie von einem mittigen Bogenscheitelpunkt aus zu den seitlich abgespreizten Halterungs- und Befestigungsarmen 8 und 10 leicht abfallend gebogen verläuft. Diese Wölbung trägt einerseits zur Stabilität des Hilfsrahmens 4 bei und erleichtert es andererseits, z. B. das Rohr einer Abgasanlage oder das Schaltgestänge eines Wechselgetriebs unter den Hilfsrahmen 5 hindurchzuführen.

Durch diese Wölbung bedingt liegt das Gehäuse 6 im U-Profil 7 in den seitlichen Bereichen des Hilfsrahmens 4 mehr in der Mitte zwischen den Schenkeln dieses Profils als in Fig. 2 dargestellt.

Fig. 3 zeigt in der Draufsicht die Ausbildung und Anordnung der stirnseitigen Ansätze 6a am Gehäuse 6 mit Schraubverbindungsstellen 12 für die als Gußeinheit ausgebildeten Halterungs- und Befestigungsarme 8 und 10 mit der Position der Lager 9 und 9a.

Der erfindungsgemäße Hilfsrahmen 4 ist in einer Ausführung nach Fig. 4 Anordnungsmodul für die vorderen Bremsdruckleitungen 13 und die Bremsdruckschläuche 14. Die radseitigen Enden der Bremsdruckleitungen 13 sind an Halterungen 15, die an

den äußeren Enden der Befestigungsarme 10 fest angeordnet sind, befestigt, und die bremszylinderseitigen Enden sind so angeordnet und fixiert, daß sie im montierten Zustand des Hilfsrahmens einen vorbestimmten Montageabstand A zum Hauptbremszylinder 16 haben. Die jeweilige Befestigungsstelle B für die Bremsdruckleitungen 13 ist zugleich Anschlußstelle für die Bremsdruckschläuche 14, die vor der Montage des Hilfsrahmens 4 montierbar sind.

Der erfindungsgemäße Hilfsrahmen 4 ist in einer weiteren Ausführung nach den Figuren 5 und 6 Anordnungsmodul für die vorderen Bremsdruckleitungen 13, ein integriertes ABS-Gerät 17 und die Bremsdruckschläuche 14.

In einer weiteren Ausführung nach den Figuren 7 und 8 ist der Hilfsrahmen 4 Anordnungsmodul für die Bremsdruckleitungen 13, ein integriertes ABS-Gerät 17, die Bremsdruckschläuche 14 und einer Servolenkung, die aus einem elektro-hydraulischen Pumpenaggregat 18, Druckleitungen 19 und einer nicht näher dargestellten Kolbenanordnung 20, die in Wirkverbindung mit der Lenkspindel steht, gebildet ist.

Patentansprüche

1. Hilfsrahmen mit einem Leichtmetall-Gußgehäuse einer Zahnstangenlenkung und an diesem angeordneten konsolartigen seitlichen Befestigungsarmen mit Lagern zur lösbaren Anordnung an einem Fahrzeugaufbau und Halterungsarmen mit Lagern zur schwenkbaren Anlenkung von Radführungslenkern, **dadurch gekennzeichnet**, daß dieser Hilfsrahmen (4) Anordnungsmodul für Aggregate (17; 18) und/oder Aggregateteile (13; 14) ist und als Montagemodul mit definierten Anschlußstellen der Aggregate und/oder Aggregateteile ausgebildet ist.
2. Hilfsrahmen nach Anspruch 1, **dadurch gekennzeichnet**, daß der Hilfsrahmen (4) Träger der vorderen Bremsdruckleitungen (13) und der Bremsdruckschläuche (14) ist.
3. Hilfsrahmen nach Anspruch 2, **dadurch gekennzeichnet**, daß die Bremsdruckleitungen (13) so angeordnet sind, daß deren bremszylinderseitiger Anschluß mit dem montierten Hilfsrahmen (4) in einem vorbestimmten Montageabstand (A) vom Hauptbremszylinder (16) gegeben ist, und daß deren radseitiges Ende an einem Halterungselement (15) am jeweiligen Befestigungsarm (10) fixiert ist, das zugleich Anschlußelement für den jeweiligen Bremsdruckschlauch (14) ist.
4. Hilfsrahmen nach Anspruch 1 oder 1 bis 3, **dadurch gekennzeichnet**, daß der Hilfsrahmen (4) Träger für ein ABS-Gerät (17) und der mit diesem verbundenen Bremsdruckleitungen (13) ist.
5. Hilfsrahmen nach Anspruch 4, **dadurch gekennzeichnet**, daß das ABS-Gerät-Gehäuse (17) einstückig mit dem Leichtmetall-Gußgehäuse (6) der Zahnstangenlenkung verbunden ist.
6. Hilfsrahmen nach Anspruch 1, **dadurch gekennzeichnet**, daß der Hilfsrahmen (4) Träger für das Pumpenaggregat (18) einer elektro-hydraulischen oder der Antriebselemente einer elektro-mechanischen Servolenkung ist.
7. Hilfsrahmen nach Anspruch 6, **dadurch gekennzeichnet**, daß das Pumpengehäuse (18) einstückig mit dem Leichtmetall-Gußgehäuse (6) der Zahnstangenlenkung verbunden ist.
8. Hilfsrahmen nach Anspruch 1 oder einem oder mehreren der nachfolgenden Ansprüche, **dadurch gekennzeichnet**, daß das Leichtmetall-Gußgehäuse (6) eine U-profilförmige Versteifung (7) in Gehäuselängsrichtung aufweist.
9. Hilfsrahmen nach Anspruch 1 oder einem oder mehreren der nachfolgenden Ansprüche, **dadurch gekennzeichnet**, daß die Befestigungs- und Halterungsarme (10; 8) eine höhere Duktilität aufweisen als das Leichtmetall-Gußgehäuse (6).
10. Hilfsrahmen nach Anspruch 9, **dadurch gekennzeichnet**, daß die Befestigungs- und Halterungsarme (10; 8) als Blechkonstruktion ausgeführt sind.

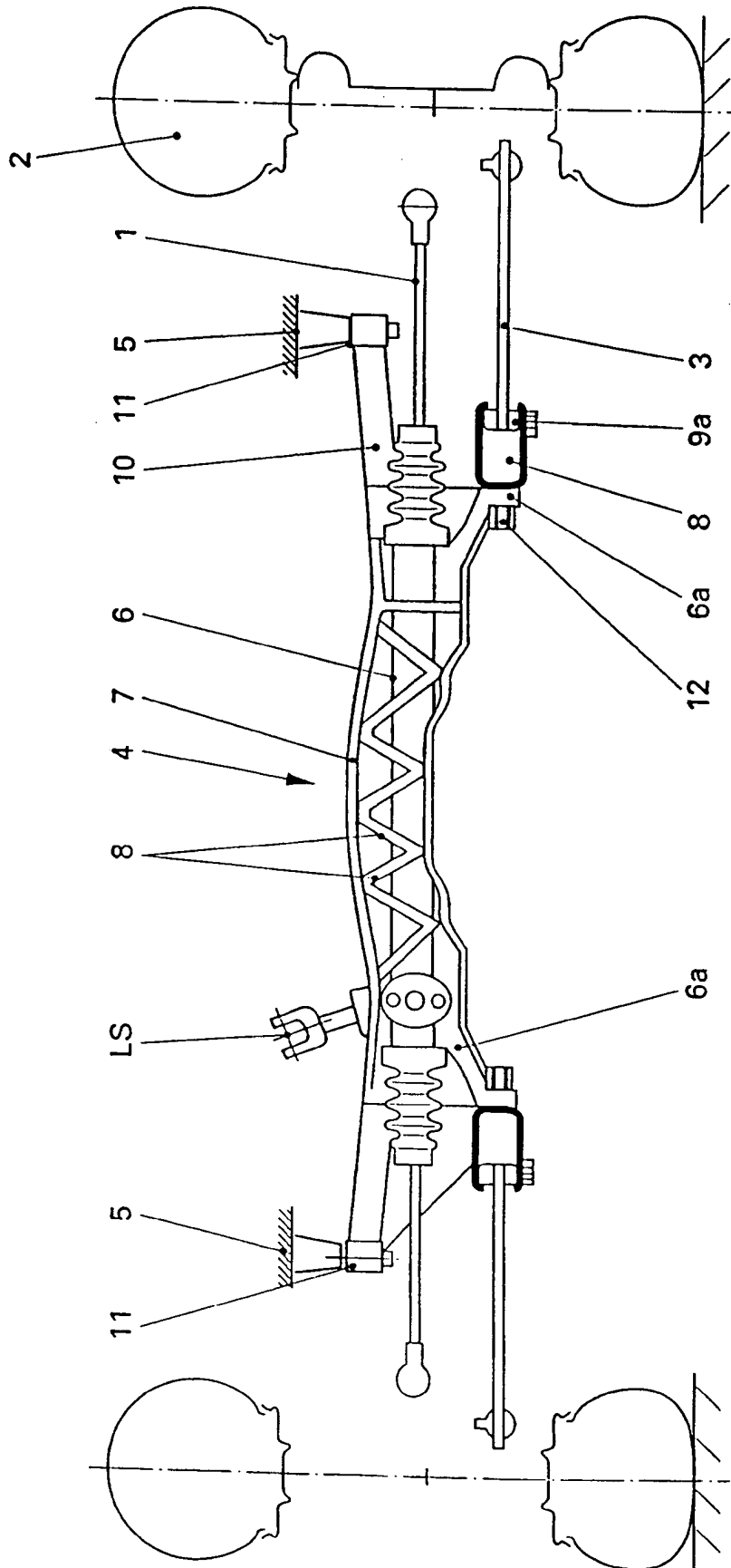


FIG 1

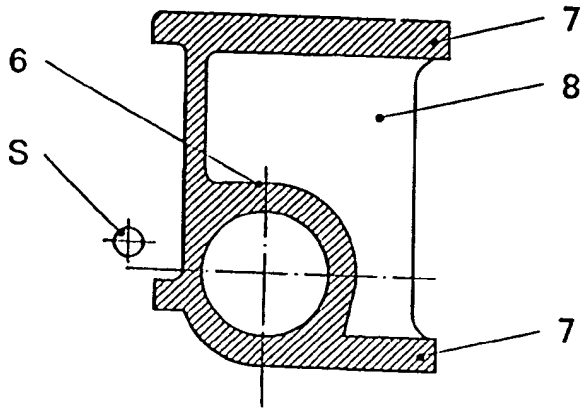


FIG 2

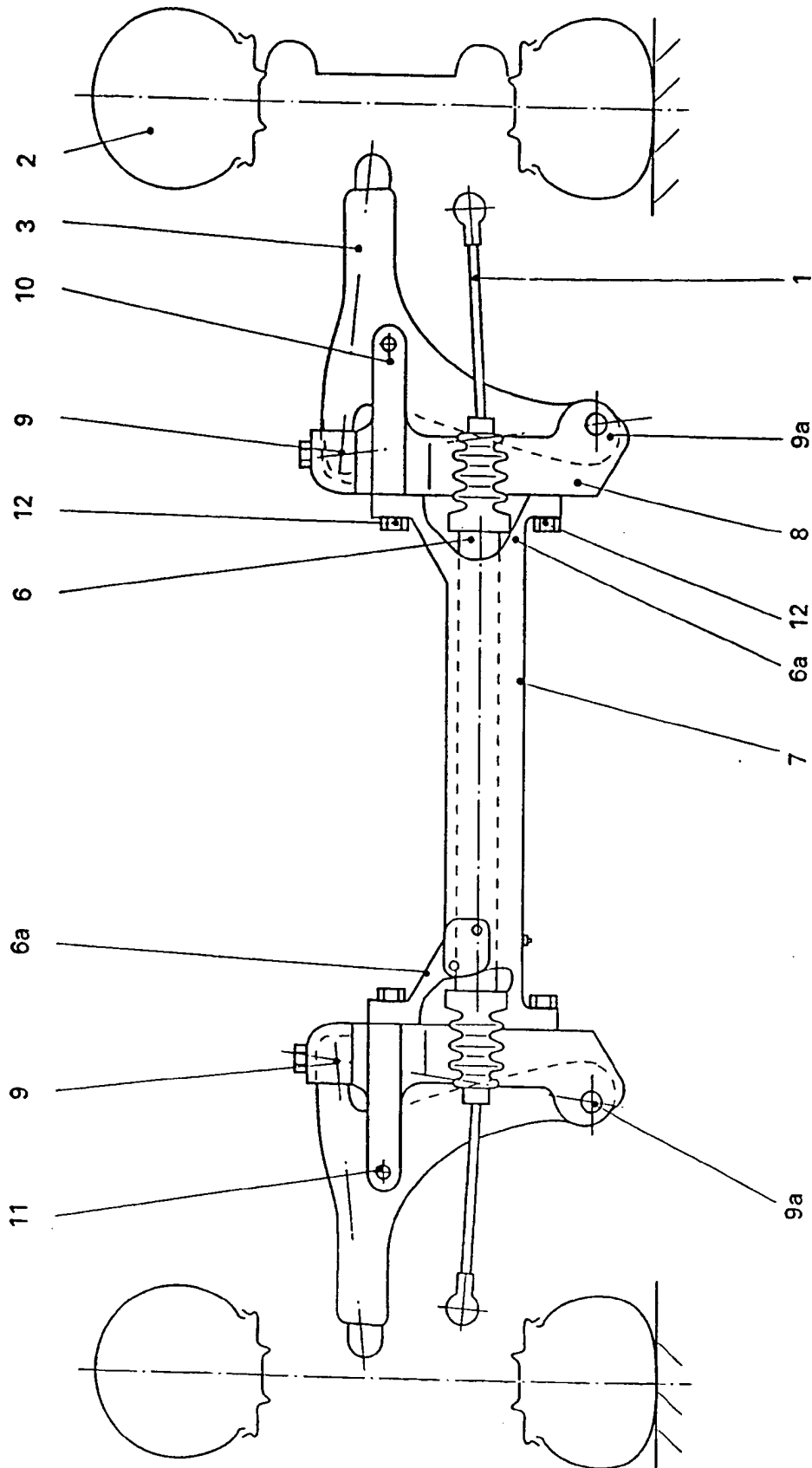
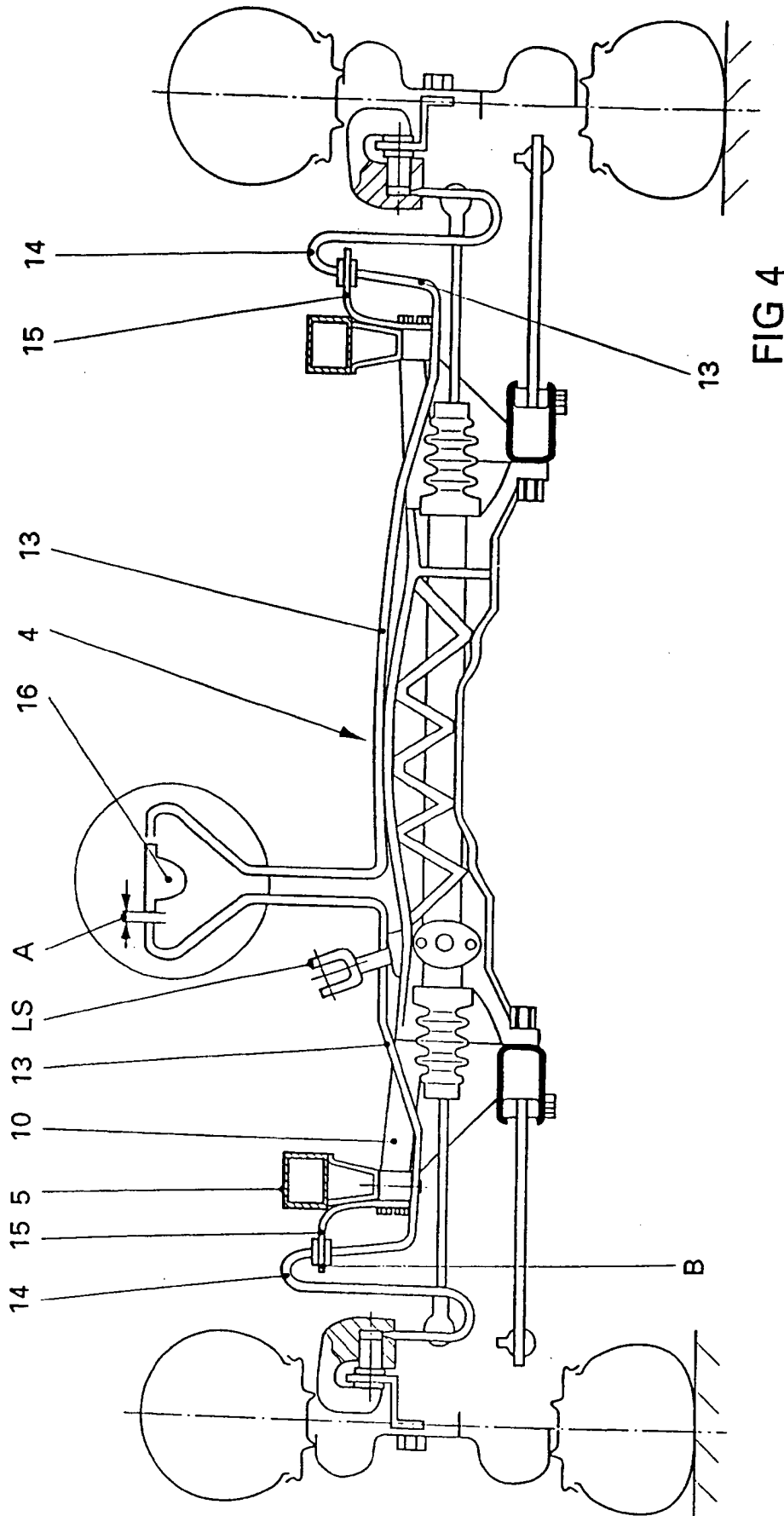


FIG 3



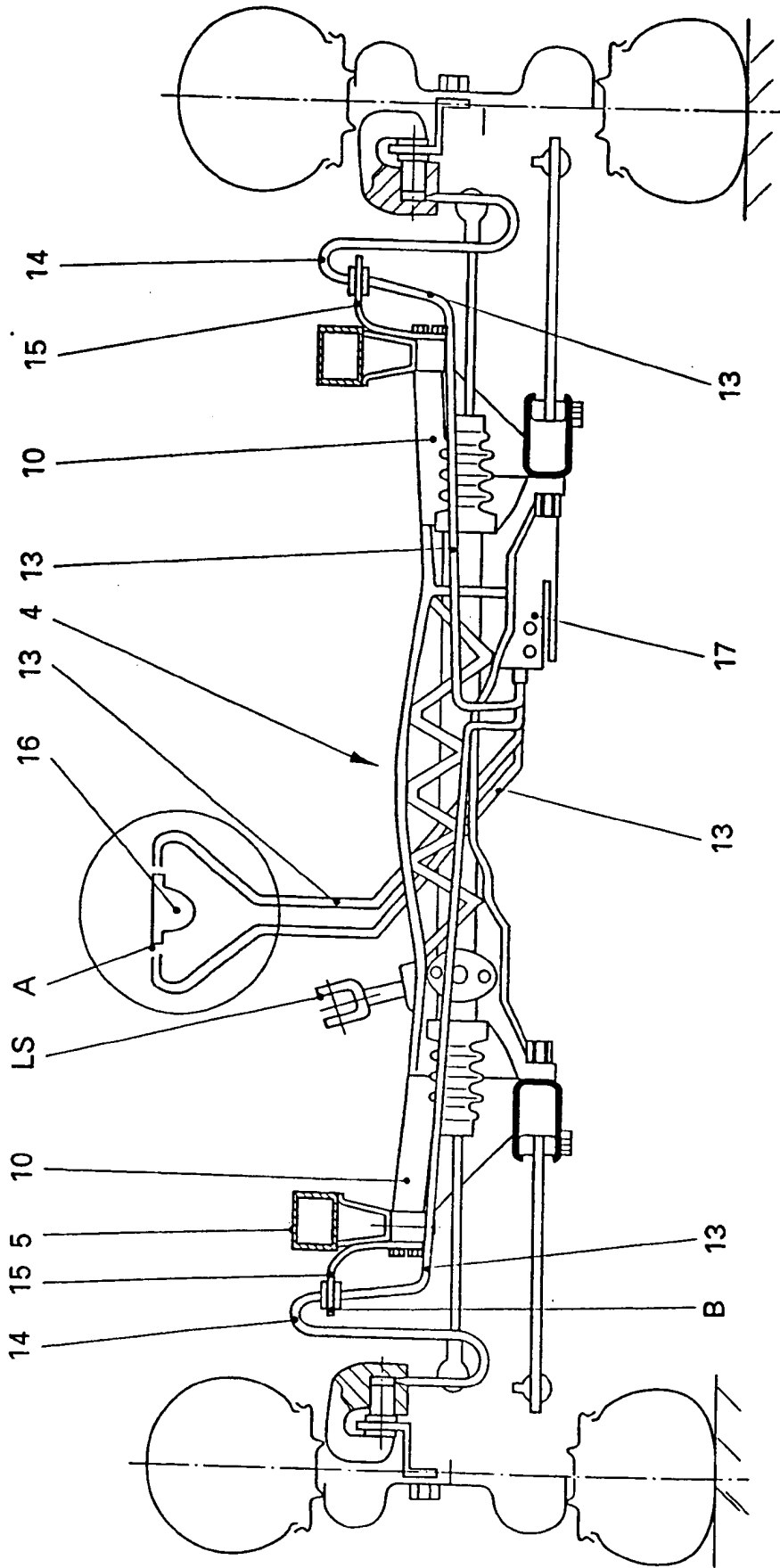


FIG 5

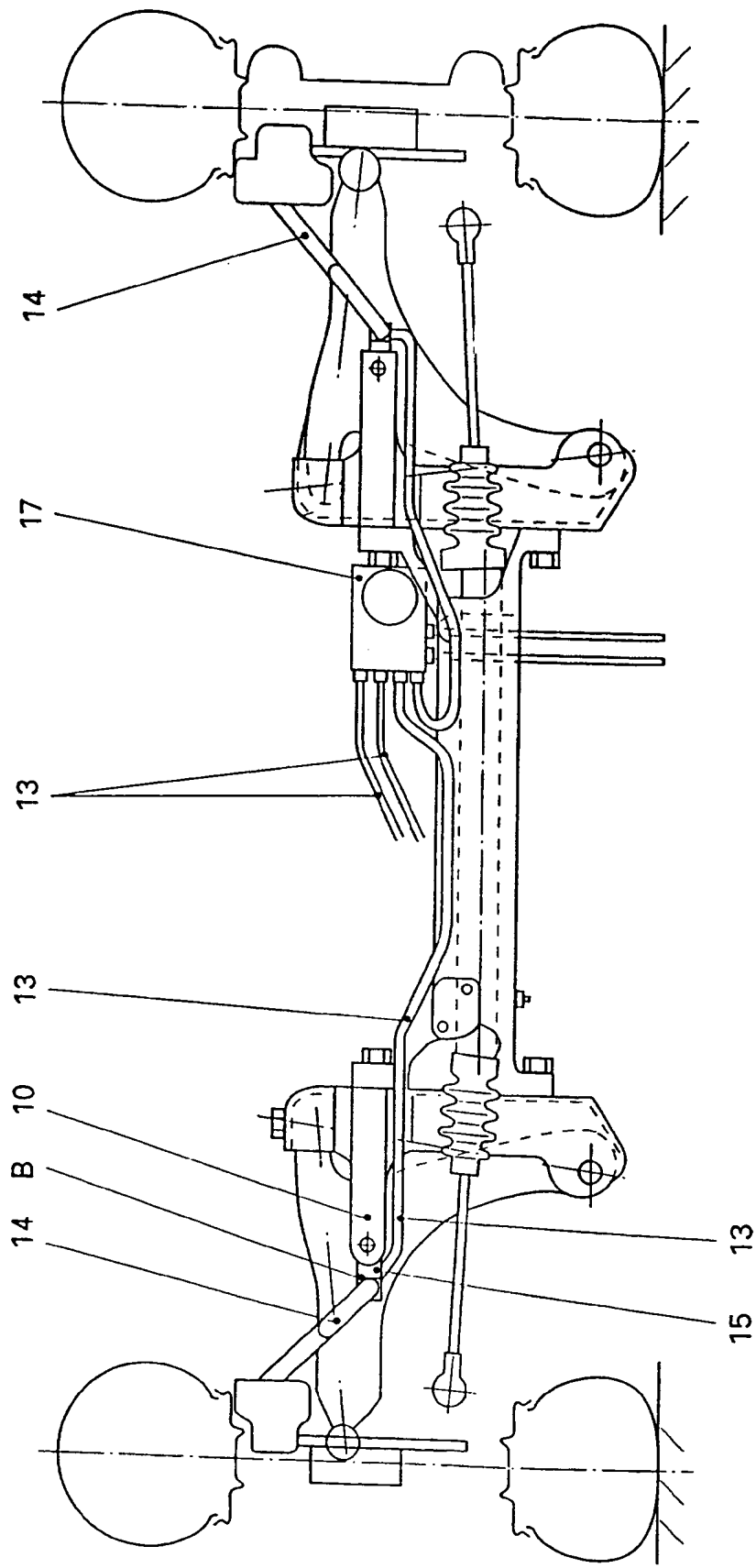
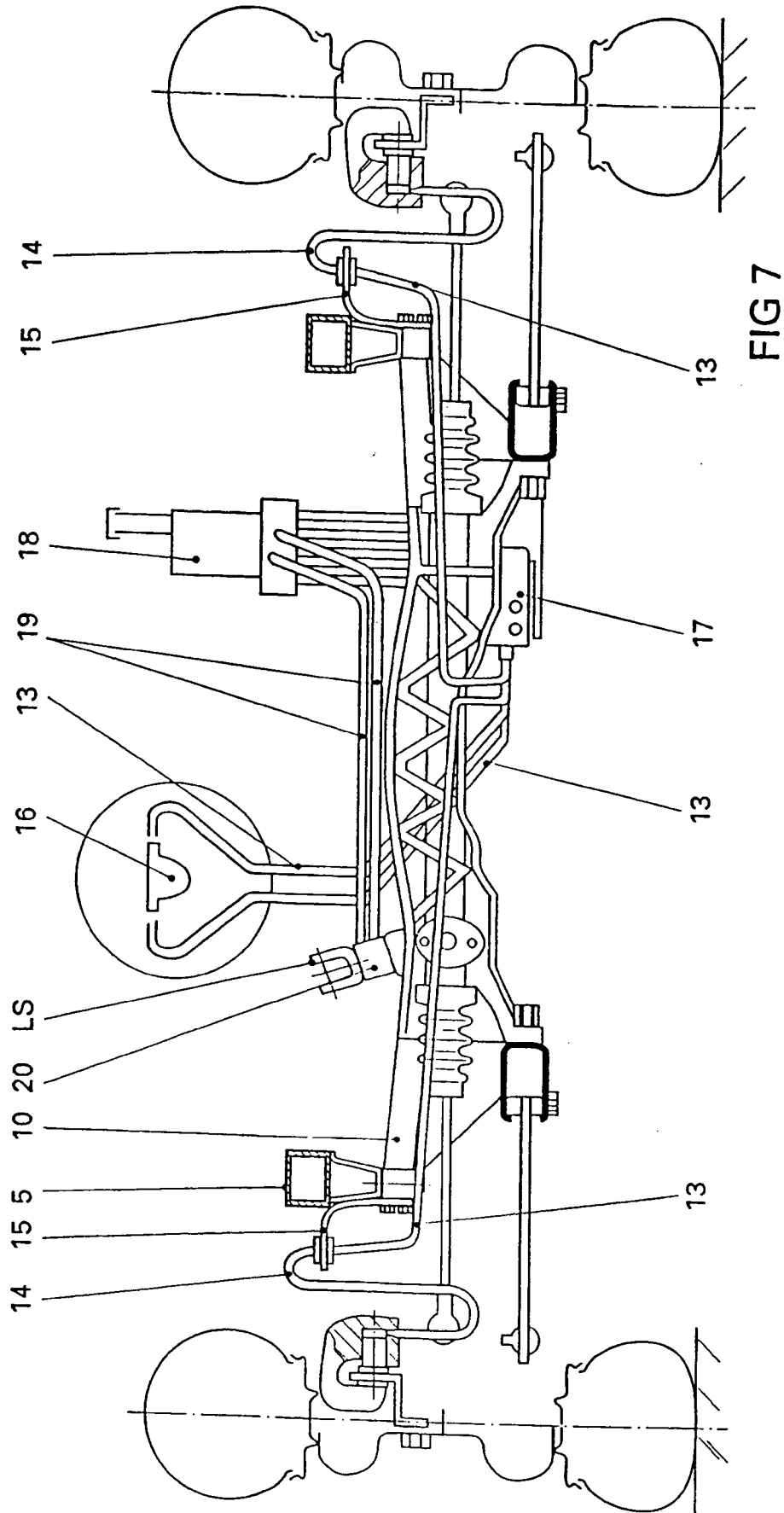


FIG 6



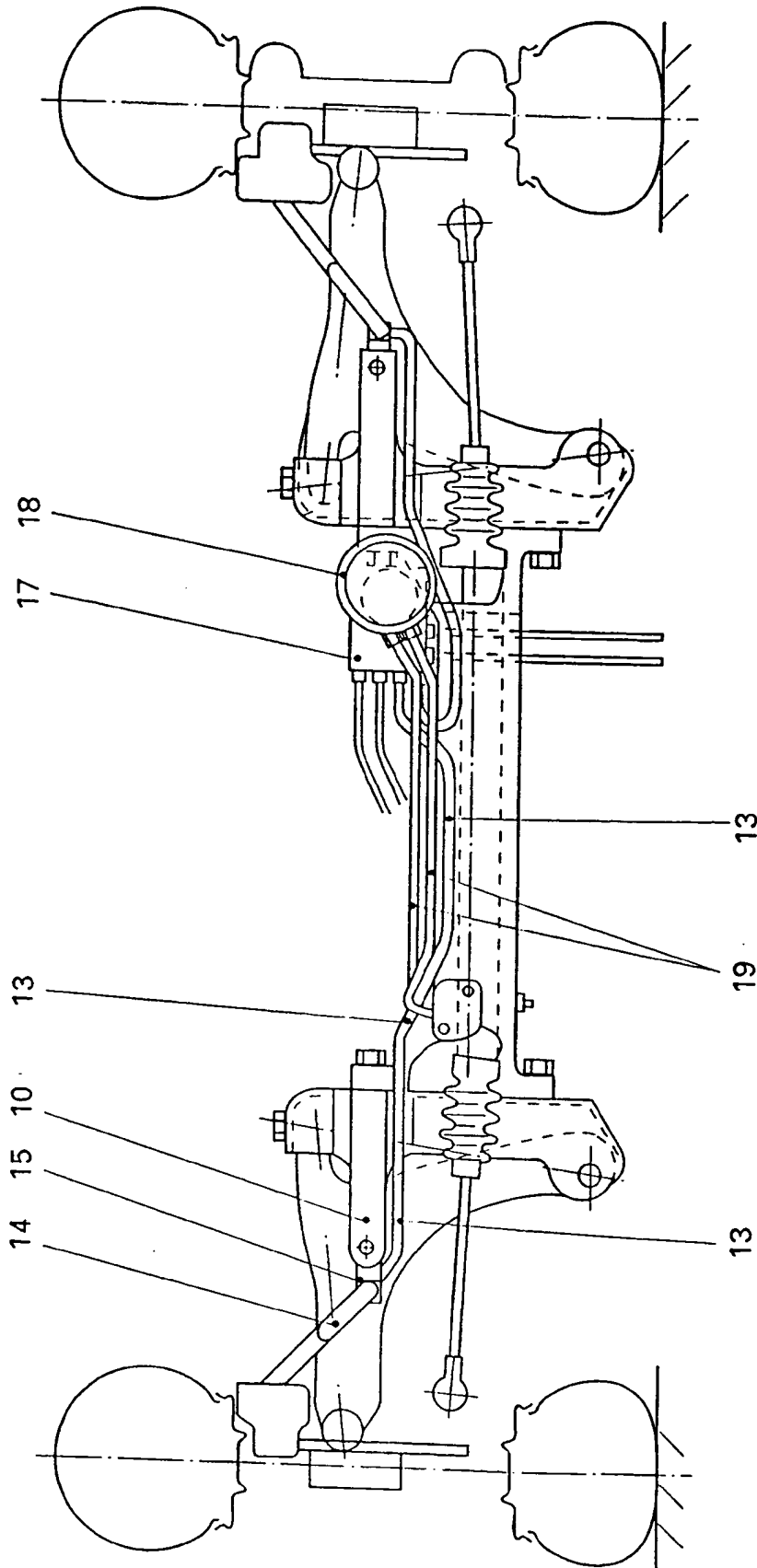


FIG 8



Europäisches
Patentamt

EUROPÄISCHER RECHERCHENBERICHT

Nummer der Anmeldung
EP 96 11 9781

EINSCHLÄGIGE DOKUMENTE			
Kategorie	Kennzeichnung des Dokuments mit Angabe, soweit erforderlich, der maßgeblichen Teile	Betrifft Anspruch	KLASSIFIKATION DER ANMELDUNG (Int.Cl.6)
D,X	WO 90 05083 A (VOLKSWAGEN) * Zusammenfassung * * Seite 5, Absatz 2; Abbildungen *	1,8	B62D65/00 B62D3/12 B60T17/04 B60T8/00 B62D5/06
X	FR 2 615 458 A (PEUGEOT ET AL.) * Ansprüche; Abbildungen 1,2,6 *	1	
X	US 4 060 011 A (JONES) * Zusammenfassung; Abbildung *	1,9,10	
A	US 3 958 653 A (ARNING ET AL.) * Zusammenfassung; Abbildungen 1,3 *	1,2,6	
A	FR 2 474 985 A (FIAT) * Anspruch 1; Abbildung 1 *	3	
A	DE 40 41 016 C (AUDI) * Zusammenfassung; Anspruch 4; Abbildungen *	4,5	
A	WO 92 12887 A (TEVES) * das ganze Dokument *	1,6	RECHERCHIERTE SACHGEBIETE (Int.Cl.6)
A	DE 20 20 675 B (DAIMLER-BENZ) * das ganze Dokument *	7	B62D B60T
A	EP 0 133 003 A (NIPPON SEIKO) * Zusammenfassung; Abbildung 2 *	6	
A	EP 0 256 931 A (PEUGEOT ET AL.)		
Der vorliegende Recherchenbericht wurde für alle Patentansprüche erstellt			
Recherchenort BERLIN		Abschlußdatum der Recherche 10.März 1997	
		Prüfer Krieger, P	
KATEGORIE DER GENANNTEN DOKUMENTE X : von besonderer Bedeutung allein betrachtet Y : von besonderer Bedeutung in Verbindung mit einer anderen Veröffentlichung derselben Kategorie A : technologischer Hintergrund O : mündliche Offenbarung P : Zwischenliteratur T : der Erfindung zugrunde liegende Theorien oder Grundsätze E : älteres Patentdokument, das jedoch erst am oder nach dem Anmeldedatum veröffentlicht worden ist D : in der Anmeldung angeführtes Dokument L : aus andern Gründen angeführtes Dokument & : Mitglied der gleichen Patentfamilie, übereinstimmendes Dokument			

EPO FORM 1503 01.82 (PAC03)